

Fecha: 11-06-2025
 Medio: El Rancagüino
 Supl.: El Rancagüino
 Tipo: Noticia general

Pág.: 11
 Cm2: 414,4
 VPE: \$ 656.037

Tiraje: 5.000
 Lectoría: 15.000
 Favorabilidad: ☐ No Definida

Título: Efecto de la electromovilidad en Chile: baja el precio de los vehículos y se expande la red de carga

Efecto de la electromovilidad en Chile: baja el precio de los vehículos y se expande la red de carga

En los últimos 30 años, las emisiones de gases de efecto invernadero han aumentado un 66%, elevando la temperatura promedio del planeta en 1,2 grados Celsius, según el Informe Especial de Bci Estudios, con base en datos de Our World in Data y la International Energy Agency (IEA). En este contexto, el transporte terrestre concentra el 75% de las emisiones del rubro, lo que lo posiciona como un eje clave en los planes de descarbonización.

Así lo señala el estudio Desarrollo de la Electromovilidad, elaborado por los economistas Sergio Lehmann, Francisca Pérez, Antonio Moncada, Juan Ángel San Martín y María Isidora Undurraga, que analiza las principales tendencias globales y locales, además de las oportunidades y desafíos que enfrenta Chile en esta materia.

El informe evidencia un crecimiento sostenido del mercado global de vehículos impulsados por energías limpias, gracias a las políticas de incentivo, mejoras tecnológicas, mayor cobertura de infraestructura de carga y una reducción sostenida en el costo promedio de las baterías. Se proyecta que su costo promedio bajará de 180 dólares por kWh en 2019 a 60 dólares hacia 2030, lo que facilitaría una adopción aún más masiva.

Chile ha mostrado avances relevantes. A abril de 2025, los vehículos de bajas o cero emisiones representan el 9,2% de las ventas de autos nuevos, según el Informe. Para cumplir la meta de que al año 2035 el 100% de las unidades vendidas correspondan a tecnologías limpias, se requeriría un crecimiento promedio anual de 33% en este segmento. "Actualizar la estrategia nacional con metas alcanzables, mecanismos de incentivo y una infraestructura bien planificada será clave para sostener este crecimiento", señaló uno de los economistas.

INFRAESTRUCTURA

Actualmente, Chile registra un promedio de 3,3 autos eléctricos por cada cargador (considerando infraestructura pública y privada), una proporción favorable frente al promedio global de 10. Esta expansión ha permitido fortalecer la cobertura en rutas de larga distancia y fomentar el uso de energías limpias en zonas urbanas.

Además, los precios han disminuido significativamente. En 2021, los modelos eléctricos costaban entre 45 y 70 millones de pesos. Hoy, es posible encontrar alternativas desde unos 12 millones de pesos, gracias al ingreso de nuevos fabricantes,

mejoras en autonomía y mayor eficiencia productiva. "Chile cuenta con condiciones que favorecen esta transición: una red de carga en expansión, una geografía propicia para el despliegue de infraestructura y un rol estratégico como productor de litio y cobre", explicó Lehmann, basándose en el estudio.

En Chile el gobierno ha implementado regulaciones más estrictas, como la eliminación de ciertos impuestos para automóviles eléctricos y la exigencia de que un porcentaje de las flotas de transporte público sean cero emisiones.

Actualmente, el país cuenta con más de 1.000 puntos de recarga, y se espera que esta cifra crezca en un 50% para 2025. Sin embargo, la distribución sigue siendo desigual, concentrada en Santiago y algunas ciudades principales, lo que dificulta la adopción en regiones", explica por su parte, Orlando Villalobos, gerente comercial de Gama Mobility.

Además, dice que la Estrategia Nacional de Electromovilidad busca acelerar la introducción de tecnologías más eficientes en el parque vehicular y preparar a Chile para la llegada masiva de este tipo de vehículos. Se estima que entre 2025 y 2030, el costo de ellos será similar a los de combustión interna, lo cual impulsará aún más su adopción.



"Si Chile mantiene como meta que el 100% de los vehículos nuevos livianos y medianos vendidos para 2035 sean de cero emisiones, para acercarse a dicho objetivo, sería necesario instalar más de 30 puntos de carga diarios a lo largo del país, una meta que se enfrenta a limitaciones técnicas, logísticas y presupuestarias", sostiene Villalobos.